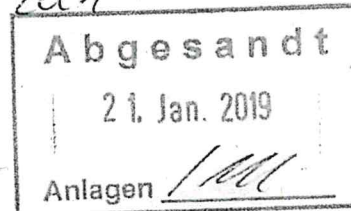




## ENTWURF

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur • 11030 Berlin

1. Herr  
Johann Birnthaler  
Rathausplatz 23  
84069 Schierling ✓



HAUSANSCHRIFT  
Invalidenstraße 44  
10115 Berlin

POSTANSCHRIFT  
11030 Berlin

TEL +49 (0)30 18-300-3060  
FAX +49 (0)30 18-300-1942

buergerinfo@bmvi.bund.de  
www.bmvi.de

**Betreff: Ansicht der Bundesregierung zur Eingabe: Petition an den Deutschen Bundestag zur Schaffung eines Gesetzes zur Gestaltung des Schienengüterverkehrs [#35225]**

Bezug: Ihr Schreiben vom 17.12.2018  
Aktenzeichen: L 24 – MB - 10171  
Datum: Berlin, 21.01.2019  
Seite 1 von 3

Sehr geehrter Herr Birnthaler,

vielen Dank für Ihre Anfrage.

Von Seiten des BMVI wurde wie folgt zu Ihrer Petition vom 12.02.2017 an den Petitionsausschuss Stellung genommen:

„Es besteht kein Bedarf an einem Gesetz zur Gestaltung des Güterverkehrs.

Zum Hintergrund: Der Bundesrat hat beschlossen, den Entwurf eines Schienenpersonenfernverkehrsgesetzes in das Gesetzgebungsverfahren einzubringen. Durch diesen Entwurf soll im Wesentlichen die Organisation des Schienenpersonenfernverkehrs zur Erfüllung der Gemeinwohlverpflichtung des Bundes an die des Schienenpersonennahverkehrs angeglichen werden. Der Petent verlangt Gleiches für den Güterverkehr.

Um das Ziel zu erreichen, den Verkehr auf der Schiene zu steigern, bedarf es einer Angleichung der Organisation des Schienengüterverkehrs an den Schienenpersonennahverkehr nicht. Die mit der Bahnreform 1993 geschaffenen Verhältnisse, die ausschließliche Eigenwirtschaftlichkeit des Schienengüterverkehrs, würden durch einen solchen Schritt umgekehrt werden und mit hohen zusätzlichen finanziellen Belastungen für den Bund einhergehen.

Nach Artikel 87e Absatz 4 GG gewährleistet der Bund, dass dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes sowie bei deren Verkehrsangeboten auf diesem Schienennetz, soweit diese nicht den Schienen-





Seite 2 von 3

personennahverkehr betreffen, Rechnung getragen wird. Das Nähere wird durch Bundesgesetz geregelt.

Eine Rangfolge ist in Art 87e GG nicht enthalten. Mögliche Zielkonflikte sind daher durch Abwägung zum Ausgleich zu bringen.

Für den Infrastrukturbereich erfüllt der Bund seine Gemeinwohlverpflichtung durch das Bundesschienenwegeausbaugesetz. Danach finanziert der Bund im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel Investitionen in die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes. Die Investitionen umfassen Bau, Ausbau sowie Ersatzinvestitionen.

Auch ohne ein Gesetz zur Gewährleistung des Schienengüterverkehrs erfüllt der Bund weiterhin den ihm nach Artikel 87e Absatz 4 Grundgesetz obliegenden Gewährleistungsauftrag für Verkehrsangebote auf dem Schienennetz.

Das prognostizierte Wachstum im Güterverkehr ist durch einen Verkehrsträger allein nicht zu bewältigen. Notwendig ist vielmehr ein Verkehrskonzept für ein leistungsfähiges und zugleich möglichst umweltfreundliches Verkehrssystem, in dem die einzelnen Verkehrsträger ihre jeweiligen Stärken ausspielen können und bestmöglich miteinander verzahnt sind.

Der von der Bundesregierung Anfang August 2016 beschlossene neue Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP 2030) trägt diesem Erfordernis Rechnung. Er umfasst über 1.000 Projekte mit einem Volumen von rund 270 Mrd. Euro. Davon entfallen rund 49 % auf die Straße, 42% auf die Schiene und 9 % auf die Wasserstraße.

Gemessen am für 2030 prognostizierten Anteil des Schienengüterverkehrs an der gesamten Verkehrsleistung in Höhe von 18,4 % ist der im BVWP 2030 vorgesehene Investitionsanteil von 42 % ein weit überproportionaler Wert. Damit werden u. a. rund 800 km Engpässe auf Schienenstrecken beseitigt.

In Umsetzung des BVWP 2030 wird das Schienennetz der Eisenbahnen des Bundes nach dem am 30.12.2016 in Kraft getretenen Bedarfsplan für die Bundesschienenwege weiter ausgebaut.

Zu den derzeit rd. 40 laufenden Vorhaben gehören die finanziell bedeutsamsten Maßnahmen

- Ausbaustrecke/Neubaustrecke (ABS/NBS) Nürnberg – Ebensfeld – Erfurt (Verkehrsprojekt Deutsche Einheit 8.1),
- NBS (Stuttgart –) Wendlingen – Ulm einschließlich Einbindung Stuttgart 21,
- ABS/NBS Karlsruhe – Basel (derzeit: Rastatter Tunnel und südl. Abschnitt bis Basel),
- ABS Emmerich – Oberhausen (dreigleisiger Ausbau),
- Teilmaßnahmen des Rhein-Ruhr-Expresses.

Außerdem befinden sich auch wichtige Knoten im Ausbau (derzeit: Berlin, Frankfurt am Main, Hamburg [Seehafenhinterlandverkehr], Halle/Leipzig, Magdeburg und Mannheim).





Seite 3 von 3

Insbesondere durch die finanzielle Förderung des Baus und Ausbaus von nichtbundeseigenen Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs und von privaten Gleisanschlüssen werden die Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße in die gemeinsame Logistikkette mit der Straße verstärkt eingebunden. Dadurch werden die Straßen entlastet und Emissionen reduziert. Hierfür stellt die Bundesregierung jährlich rd. 107 Mio. Euro zur Verfügung.

Zudem soll das Anfang 2016 in Kraft getretene Gesetz zur Stärkung des Wettbewerbs im Eisenbahnbereich die Attraktivität und Leistungsfähigkeit des Schienenverkehrs insgesamt steigern. Das Gesetz verbessert den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen. Darüber hinaus regelt es die Nutzungsentgelte der Schienenwege neu und stärkt zudem die Befugnisse der Bundesnetzagentur.

Zu der in der Petition ebenfalls angesprochenen Wettbewerbssituation zum Lkw ist anzumerken, dass die Bundesregierung bereits im Jahre 2015 die Lkw-Maut auf weitere 1.100 km autobahnähnliche vierstreifige Bundesstraßen ausgeweitet und die Mautpflichtgrenze auf Fahrzeuge mit 7,5 t zulässigem Gesamtgewicht abgesenkt hat. Mitte 2018 soll die Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen ausgedehnt werden. Damit wird die Anlastung externer Kosten nach dem Verursacherprinzip weiter gestärkt.“

Mit freundlichen Grüßen  
Im Auftrag

Marianne Biedowicz

2. Reg L 24: zdA DORIS z. vorh. Vorgang *Uhr f. Reg - 624 2211*

für BServ

*M. Kie - 21/11*

